SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 36 (220)

29 SIERPNIA — 5 WRZEŚNIA 1950





Samoloty Ligi Lotniczej wypisały na niebie „Pokój" — słowo drogie każdemu człowiekowi pracy w Polsce i na świecie. *Foto: WAF*

ROZKAZ
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ
NA ŚWIĘTO LOTNICTWA POLSKIEGO

Szeregowcy i marynarze, podoficerowie, oficerowie, admirałowie i generałowie!

Wojska Lotnicze Polski Ludowej obchodzą swe doroczne Święto w 6-tą rocznicę chrztu bojowego naszych jednostek lotniczych, które powstały dzięki braterskiej pomocy Związku Radzieckiego.

U boku potężnych radzieckich sił lotniczych jednostki te przeszły sławną drogę bojową, wnosząc swój wkład do wspólnego dzieła zwycięstwa nad hitleryzmem.

Lata powojenne przyniosły dalszy rozwój naszych sił powietrznych. Podstawą tego rozwoju jest w dalszym ciągu bratnia pomoc Związku Radzieckiego. Siły powietrzne otoczone są stałą troską naszego Rządu Ludowego. Ofiarny wysiłek klasy robotniczej, która pod przewodem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej przystąpiła do realizacji Planu 6-letniego stwarza wspaniałe perspektywy rozkwitu naszego lotnictwa.

Nasze lotnictwo, nasze Wojsko Ludowe u boku bohaterskiej Armii Radzieckiej i wspólnie z armiami państw demokracji ludowej stoi na straży pokoju przed zakusami amerykańskich podżegaczy wojennych.

W 6-tą rocznicę wstąpienia w bój jednostek Lotnictwa Polskiego — pozdrawiam szeregowców, podoficerów, oficerów i generałów Wojsk Lotniczych.

Pozdrawiam robotników, techników, inżynierów, konstruktorów przemysłu lotniczego i życzę im dalszych sukcesów w doskonaleniu sprzętu bojowego naszych sił powietrznych.

Pozdrawiam członków Ligi Lotniczej i życzę im powodzenia w popularyzacji naszego lotnictwa, w wychowywaniu szeregów przyszłych pilotów, mechaników i konstruktorów.

Niech żyje Lotnictwo Polskie w służbie pokoju!

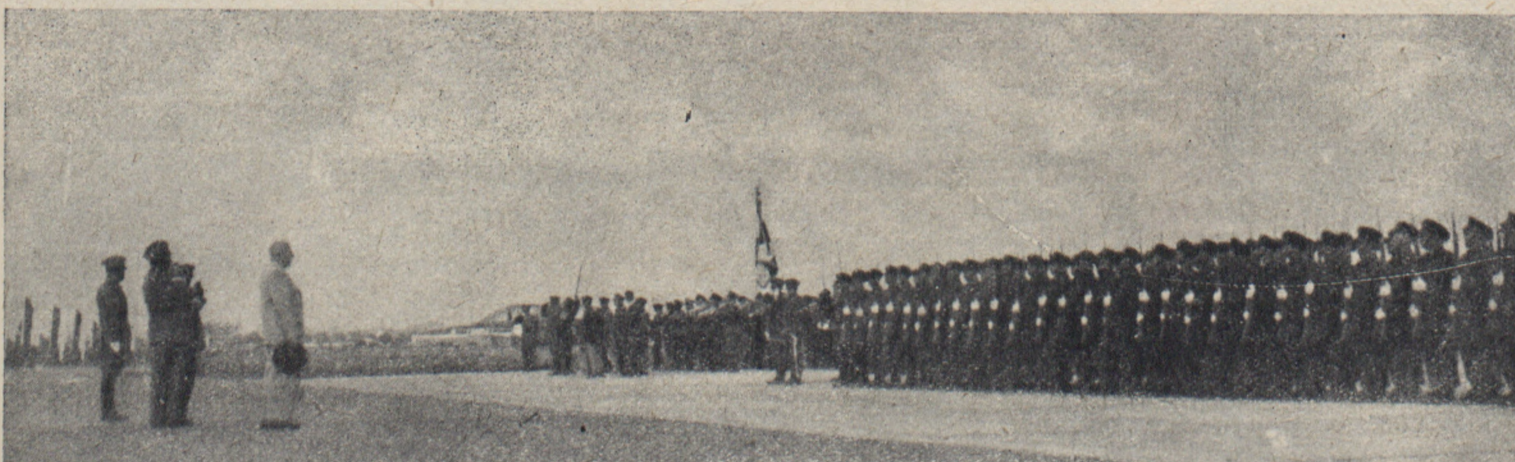
Niech żyje nasza Ludowa Ojczyzna i Prezydent Bolesław Bierut!

Niech żyje wielki Związek Radziecki i niezłomny szermierz pokoju Generalissimus Stalin!

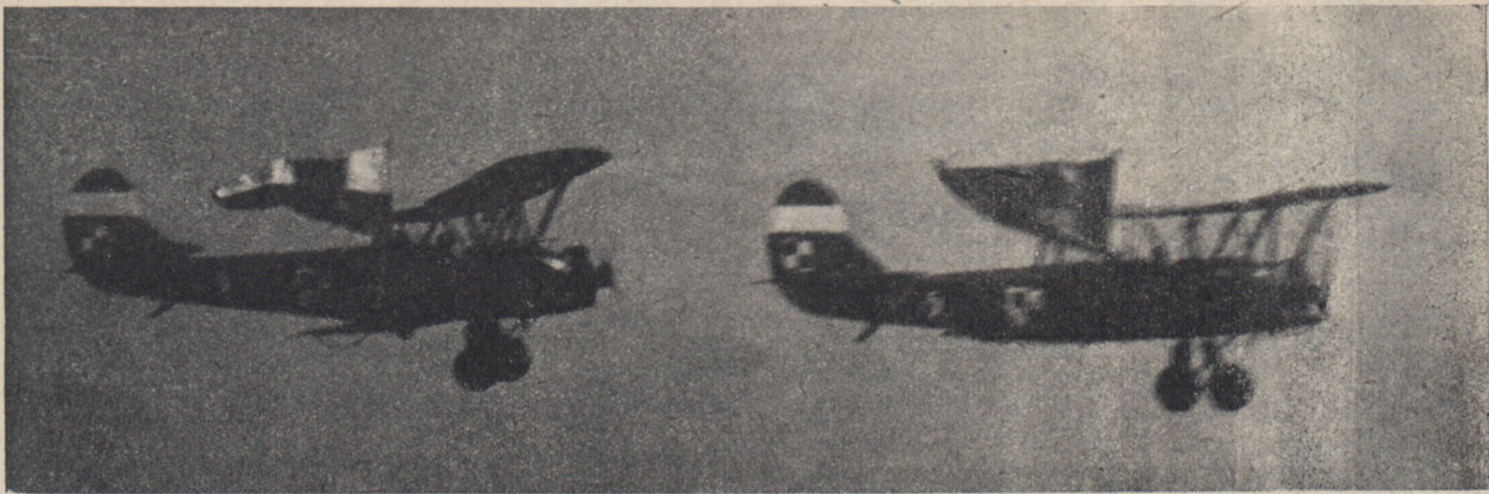
Szef Głównego Zarządu Politycznego
MARIAN NASZKOWSKI
generał brygady

Minister Obrony Narodowej
w/z Szef Sztabu Generalnego
WŁADYSŁAW KORCZYC
generał broni
Wiceminister Obrony Narodowej

Na Centralne Pokazy Lotnicze na Okęciu przybył Premier Rządu Rzeczypospolitej Józef Cyrankiewicz, który odebrał raport od kompanii honorowej Wojska Polskiego. *Foto: Red. Czas. Lotn.*



ŚWIĘTO LOTNICTWA—WARSZAWA 1950



Pokaz otworzyły 2 samoloty Po-2 z flagami, na których umieszczone były portrety Generalissimusa Stalina i Prezydenta Bolesława Bieruta. *Foto: WAF*

Sześć razy oglądaliśmy w Warszawie pokazy w dniu Święta Lotnictwa. Takie jednak pokazy, jak 20 sierpnia widzieliśmy po raz pierwszy. Nigdy jeszcze ludność pracująca Stolicy nie manifestowała tak żywo, tak gorąco swej sympatii i przywiązania do lotników. Nigdy jeszcze Święto Lotnictwa nie było tak urzekające swym rozmachem, nie porywało tak bardzo swą masowością.

Już w przeddzień Święta, w sobotę, całą Warszawę, ogarnął uroczysty, podniecony lotniczy nastrój. Na ulicach, na gmachach publicznych i państwowych, na szkołach — transparenty z napisami „Lotnictwo ludowe w służbie i obronie pokoju", czerwone i biało-czerwone flagi, nierzadko — znaczki Ligi Lotniczej. W kioskach — czasopisma lotnicze, a na tablicach i murach — plakaty, plakaty...

W sobotę o godz. 17 w sali Rady Państwa odbyła się Centralna Akademia Lotnicza. Otworzył ją Budowniczy Polski Ludowej, wiceprzewodniczący Stołecznej Rady Narodowej, Michał Krajewski. W prostych, mocnych słowach zapoznał on zebranych z tradycjami Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. W prezydium obok czołowych przedstawicieli naszego rządu i partii z wicepremierem Chełchowskim na czele, zasiedli przodownicy wyszkolenia: kpr. Bujalski, sierż. Kuśnierek, kpt. Koc, kpt. Paździor, kpt. Kamela. Nie zabrakło także przodowników pracy — ob. Brodzika i znanego murarza warszawskiego — Czajki. Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. Romeyko w obszernym, interesującym referacie omówił historię lotnictwa polskiego i przyczyny klęski wrześniowej. Podkreślił rolę Związku Radzieckiego w odbudowie i rozwoju naszego lotnictwa i nakreślił wspaniałe perspektywy, jakie przed lotnictwem Plan Sześcioletni. Akademię zakończyła bogata część artystyczna.

*

Ranek 20 sierpnia powitał Warszawę piękną, bezchmurną pogodą. Prawdopodobnie zresztą nawet rzęsisty deszcz nie odstraszyłby warszawiaków od wyprawy na Okęcie. Już od samego rana na 5—6 godzin przed rozpoczęciem pokazów ciągnęły tam wszystkimi możliwymi środkami lokomocji nieprzeliczone tłumy ludzi. Fachowcy zapewniali, że na lotnisku było około d w u s t u t y s i ę c y ludzi, a więc mniej więcej co trzeci mieszkaniec Warszawy!

Na pochwałę znakomitej organizacji Święta należy zapisać, że pokaz zaczął się punktualnie o godz. 15.00, jak przewidywał plan. Po odegraniu fanfar przez trębaczy, podniesieniu sztandaru państwowego i odegraniu hymnu — sekundy emocjonującego oczekiwania. Przed trybuną, na której zasiedli członkowie rządu z Premierem Cyrankiewiczem i wicepremierem Chełchowskim na czele oraz przedstawiciele partii i wojska — przelatują dwa samoloty z portretami Generalissimusa Stalina i Prezydenta Bieruta. Publiczność nagradza je niemilknącymi oklaskami. Okrzyki na cześć Chorążego Pokoju i Prezydenta Bieruta raz po raz zrywają się z tłumu.

Tymczasem nadlatują CSS-y. Tak, widać już dokładnie napis, jaki tworzą na niebie! POKÓJ, słowo, które rozbrzmiewa dziś we wszystkich językach, we wszystkich zakątkach świata! Okrzykom entuzjazmu nie ma wprost końca. W równych, uszeregowanych literach, które tak dobrze znają mieszkańcy Warszawy z poprzedzających pokaz treningów, lecą najlepsi piloci Aeroklubów Ligi Lotniczej, którzy zaledwie kilka tygodni temu brali udział w akcjach na rzecz gospodarki narodowej. Czyż nie piękna ilustracja hasła „Ludowe lotnictwo w służbie mas pracujących na straży pokoju"?

Jakby dla zademonstrowania więzi, łączącej lotnictwo sportowe z ludowym lotnictwem wojskowym, w polu widzenia pojawiają się po chwili wojskowe samoloty szkolno-treningowe UT-2, dając wspaniały pokaz pilotażu grupowego.

W kilka sekund po tym na lotnisku rozległ się gromki, potężny okrzyk, ni to zdumienia, ni to strachu, w każdym razie — zachwytu i podziwu. Niemal nad głowami zebranych przemknął.... pierwszy w Warszawie SAMOLOT O NAPĘDZIE ODRZUTOWYM! Wszystkie określenia w rodzaju „jak strzała", „jak błyskawica" są tu stanowczo niewystarczające, zresztą najlepszy opis nie odda wrażenia, jakie wywarł on na widzach.

Spod błękitnego pułapu spada teraz, jak drapieżny jastrząb, myśliwiec Jak-9. To kapitan Kozowski pokazuje indywidualną technikę pilotażu. Szkoda, że nie słyszy słów uznania i podziwu, jakich nie szczędzą mu widzowie.

— Oj, jak ja bym chciała zostać lotniczką! — powiada jakaś dziewczynka do koleżanki, patrząc na karkołomne ewolucje „Jaka".

— To niech się koleżanka zapisze do Ligi Lotniczej! — podpowiada z boku kolega w czerwonym krawacie.

I już razem podziwiają grupowy pilotaż na „Jakach", a po tym z dreszczem grozy, obserwują „bombardowanie" stacji kolejowej i zaciętą „walkę" powietrzną myśliwców. To major Chromy i major Anochin, jedni z z najlepszych naszych pilotów myśliwskich. Miejsce „Jaków" zajmują wkrótce szturmowce, wykonujące tzw. krąg — figurę bojową.

Mój kolega Janek, stały czytelnik SiM-u i oczywiście wielki znawca spraw lotniczych, objaśnia: To bombowce nurkujące tzw. „Peszki", konstrukcji radzieckiego inżyniera Petlakowa.

Ale następnego pokazu nie umiał już dokładnie objaśnić. Skoki to i skoki, ale dlaczego kolorowe spadochrony? Ktoś powiedział dowcipnie, że to pewno kobiety. I rzeczywiście — trzy spadochroniarki meldują za chwilę Premierowi swój skok. Wśród nich — Maria Michalak, robotnica z Łodzi. Po tym — imponujący pokaz spadochroniarski. Chorąży Szwedziuk skacze z samolotu UT-2 w przewrocie, por. Lis, sierż. Tracz i st. lotn. Wojnicki wykonują grupowy skok z opóźnieniem, wywołujący najżywszą emocję widzów. Por.

Dula wprawia ich w zdumienie: skacze ze znacznej wysokości jak gdyby nigdy nic, opada, lecz w tym... spadochron się urywa! Dzielny skoczek spada jak kamień i dopiero na 300 metrach otwiera drugi spadochron.

Tymczasem nad lotniskiem pojawiają się duże transportowce. Z nich, jak kulki, wysypują się jeden po drugim spadochroniarze. Po chwili całe niebo pokryte jest różnobarwnymi spadochronami. Masowy desant kończy pokaz lotnictwa wojskowego.

Krótka przerwa w pokazach. Z mego nowego stanowiska na dachu samochodu podziwiam niezwykły widok 200-tu tysięcznej rzeszy ludności Warszawy, która z trzech stron



Nad lotniskiem przeleciały bombowce nurkujące Pe-2.
Foto: WAF



...klinem lecą teraz samoloty Ligi Lotniczej.
Foto: WAF

Wspaniałe pokazy na Okęciu oglądały tłumy publiczności



otacza lotnisko. Istne morze głów.

Przeciskam się w stronę sporej grupki młodych chłopców, z niecierpliwością oczekujących na start modeli latających.

W powietrze wzbijają się dziesiątki modeli różnych typów, chyba co najmniej z pięćdziesiąt. Ludzie starsi, najpierw z niedowierzaniem a potem z pełną aprobatą i podziwem wymieniają między sobą uwagi: Choroba, jak to lata! Patrz, patrz, on chyba ma motorek! Z boku ktoś młodziutki i bardziej fachowy prostuje. — On lata bez silniczka, wykorzystując prądy wznoszące! — Oczy starszego stają się okrągłe z podziwu. Przysunął się bliżej malca i już razem przypatrują się startowi dziesięciu modeli silnikowych i pokazowi akrobacji modeli latających na uwięzi. Modele z głośnym warkotem silniczków zataczają kręgi wokół prowadzących, pikują do samej betonki, wzbijają się

nagle do góry, wykonują pętle — widowisko niezwykłe dla oczu zgromadzonej publiczności.

Godzina 16,18. Od północy, na tle rozległych cumulusów, ukazuje się kilkanaście drobnych punkcików. Punkciki zbliżają się, rosną i przybierają postać dobrze wszystkim znanych Po-2. Są to samoloty, które opylały nasze lasy chroniąc je przed „mniszką brudnicą“, samoloty, które niszczyły zrzuconą przez amerykańskie samoloty stonkę ziemniaczaną. Samoloty — w służbie gospodarki narodowej i w jej obronie!

Lecą niziutko, nad samą murawą lotniska. Jak na komendę — za każdym z samolotów wykwita długa smuga białego pyłu. To piloci Ligi Lotniczej, młodzi ZMP-owcy Eskadr Sześciolatki demonstrują ludności Warszawy, jak walczyli niedawno o nasze lasy i jak powstrzymali pochód stonki. Warszawiacy mają piękny pokaz opylania, jednej z ważnych akcji lotniczych na rzecz naszej gospodarki narodowej.

Za nimi — drugi „klin“. Moi chłopcy wykrzykują: Sanitarne! Białe, nowiutkie CSS-y—13, z gondolami na dolnych płatach, ze znakami Czerwonego Krzyża, defilują nad morzem ludzkim, świadcząc o pokojowej pracy naszego młodego lotnictwa, o jego szlachetnym przeznaczeniu—służbie zdrowia człowieka pracy.

Nad hangarami ukazuje się trzeci „klin“. Zgrabne, czerwone maszyny lecą równiutko jakby ktoś miarką wymierzył odstępy: to sportowe „Żaki“, samoloty skonstruowane przez polskich inżynierów lotniczych i wybudowane rękami polskich robotników.

Na horyzoncie ukazuje się nowa grupa samolotów. Poza ciemnymi sylwetkami maszyn coś bieleje. Znów, uszykowane w „klin“, lecą Po-2, a każdy z nich holuje szybowiec. Wszystkie szybowce — to „Muchy“, nasze doskonałe treningówki krajowej konstrukcji i produkcji.

Od północy nadciąga nowa formacja. Leci pięć zespołów: każdy zespół — to samolot z szybowcem na holu. O, tu coś bardzo ciekawego! Słyszę szybkie okrzyki: — Popatrz, „abecak“! Józek — widzisz? Salamandra i Komar! — Widzę, nie krzycz, a Mucha i Sęp to pies?!

Uformowanych w „schody“, przelatuje na holu nad lotniskiem pięć szybowców, z których każdy nie tylko reprezentuje kolejny typ maszyny, jeśli chodzi o przebieg lotnicze-





W pokazie lotnictwa sportowego wzięły między innymi udział samoloty CSS-13, demonstrując opylanie. Przelot samolotów z szybowcami na holu wywołał entuzjazm publiczności. *Foto: Red. Czas. Lotn. (2)*

Entuzjastycznie przyjęła warszawska publiczność skoki spadochronowe: desant powietrzny, skoki indywidualne lotników wojskowych oraz skoki trzech młodych spadochroniarek Ligi Lotniczej, które po wylądowaniu z kwiatami (jak to widzicie na zdjęciu) maszerują przez lotnisko, by zameldować Premierowi Cyrankiewiczowi o wykonaniu zadania. *Foto: Red. Czas. Lotn. (2)*







Modelarze Ligi Lotniczej, czekając na swoją „kolejkę“, obserwują tym czasem pokazy swych starszych kolegów. *Foto: WAF*

KONGRES POKOJU

1 września rozpocznie w Warszawie swe obrady I Polski Kongres Pokoju. W wielkiej auli Politechniki Warszawskiej, w której przed niespełna dwoma laty odbywał się Kongres Zjednoczeniowy Partii Robotniczej, zbiorą się delegaci, reprezentujący wszystkich ludzi pracy w naszym kraju, wybrani na dzielnicowych, powiatowych i gminnych zebraniach wyborczych, przodownicy i racjonalizatorzy pracy, aktywiści ZMP, uczestnicy walk z faszyzmem, wyróżniający się bezpartyjni robotnicy, uczeni, artyści.

Będą oni radzić nad tym, jak uczynić z naszego kraju jeszcze silniejsze i ważniejsze ogniwo w światowym froncie obrońców pokoju, jak wzmóc i uaktywnić krajowy ruch w obronie tego pokoju. Będzie to pierwszy tego rodzaju kongres w Polsce, tym znamienniejszy, że przypadnie w jedenastą rocznicę najazdu faszystowskiego. Kongres stanie się też przeglądem tego, co dokonaliśmy już w dziele utrwalenia światowego pokoju i jednocześnie wyznaczy nam nowe zadania.

Słowo „pokój" rozbrzmiewa dziś miliardem głosów we wszystkich zakątkach globu ziemskiego. Pod przewodem Związku Radzieckiego światowy obóz pokoju jest dziś silniejszy niż kiedykolwiek, a siła jego rośnie dosłownie z każdym dniem, na przekór imperialistom, na przekór ich zbrodniczym planom. Sprawa walki o pokój to sprawa każdego uczciwego człowieka. Nie chce wojny radziecki inżynier, budujący tunele czy parowozy, nie chce jej francuski doker, wrzucający do morza amerykańskie czołgi, nie chce rumuński chłop, polski robotnik czy postępowy uczony angielski. Przez cały świat przebiega fala oburzenia i protestów przeciwko zbrodniczej napaści amerykańskich imperialistów na Koreę.

Masy pracujące całej Polski, witając z entuzjazmem I Polski Kongres Pokoju, podejmują dla jego uczczenia liczne zobowiązania produkcyjne. Nasz robotnik wie dobrze, że każdy procent przekroczonego planu — to najcelniejszy pocisk w plany podżegaczy wojennych, to wzmocnienie siły gospodarczej kraju i światowego frontu pokoju przeciw najstraszliwszej ze wszystkich klęsk ustroju kapitalistycznego — przeciw wojnie.

Pierwszy Polski Kongres Pokoju zbiega się z rozpoczęciem roku szkolnego. Swoją wytężoną, wydajną pracą i nauką przyczynimy się i my do wielkiego dzieła obrony pokoju. Bo kto się dziś dobrze uczy, jutro będzie dobrym inżynierem, agronomem, lekarzem, technikiem. A kraj ich potrzebuje, aby umacniać swą siłę.

Niech żyje Pierwszy Polski Kongres Obrońców Pokoju!

(wig)

ŚWIĘTO LOTNICTWA

Dokończenie ze str. 457.

go szkolenia, ale jest naszej, własnej produkcji. Szybowce wyczepiają się z linki holującej i kolejno podchodzą do lądowania. Na szkolnym „ABC" leci pilotka Wanda Zajączkowska z Krakowa, na przejściowej „Salamandrze" — Ryszard Kosioł z Bielska, niedawny uczestnik rekordowego lotu wysokościowego Andrzeja Brzuski na dwumiejscówce. Treningowym „Komarem-48" kieruje znów kobieta, młoda pilotka Barbara Fydrych, „Muchą" — pilot Niechwiejczyk, zaś pilot wyczynowego „Sępa" — to doskonały szybownik i instruktor z Żaru Jerzy Przyjemski. Sami najmłodsi, rokujący wielkie nadzieje piloci, wychowankowie szkół i Aeroklubów Ligi Lotniczej.

Nad lotnisko nadlatuje znów zespół. Z holującej linki wyczepia się szybowiec doświadczalny „Kaczka". Zaczyna „kręcić" akrobację. Pilot Mynarski pokazuje, co potrafi w powietrzu ów dziwny stwór, który wygląda jakby latał ogonem do przodu: pętle, ślizgi, spirale, cały bukiet figur akrobacyjnych. Wreszcie — wylądował. A potem? — Potem znów akrobacja: Abłamowicz na „Musze" ter — Zientek na „Osie" nowy typ, i w końcu — istny koncert dla najwybredniejszych: Tadeusz Góra na „Jastrzębiu".

— Mamo, ten człowiek ma chyba nerwy ze stali! — wyrzuca z siebie jednym tchem młoda panna, widząc „Jastrzębia" w locie plecowym. — Jak on tak długo może?! — zastanawia się tuż obok długi, chudy jegomość. A „Jastrząb" — szaleje. Przy czwartej zwitce korkociągu słyszę dygocący z przejęcia głos: — Antek, ja chyba sobie metrykę podrobię, a muszę pojechać na szybowisko!

*

Dalsze pokazy—to wspaniała akrobacja na „Pegazie" i dwóch „bratnich" maszynach sportowych: „Zuchu-1" i „Zuchu-2". Piloci wykazali, co potrafią polskie samoloty, kierowane rękami polskich lotników.

Potem był pokaz pracy samolotu sanitarnego, który w ciągu 7 minut wylądował, zabrał chorego i wzniósł się w powietrze. Wreszcie... odrzutowiec!

Tu się dopiero zaczęło! Z olbrzymią szybkością, jak pocisk wpadł nad lotnisko, a potem: świeca, pętle, lot nurkowy, beczka w lewo, beczka w prawo, przewrót... Tego Warszawa jeszcze nigdy nie widziała! Ludzie ze zdumieniem, jakby wrośli w ziemię, patrzyli na szarozielony, z szaloną szybkością mknący samolot, wykonujący najtrudniejsze figury akrobacji.

*

Godzina 17,05. Pokazy lotnicze skończone. Olbrzymie masy publiczności szczelnie wypełniają drogi wiodące do tramwajów i autobusów. Długo jeszcze na Ochocie, Mokotowie, Pradze, Powiślu i Żoliborzu rozbrzmiewały głośne, podniecone rozmowy o myśliwcach, spadochroniarzach, szybowcach, o opylaniu, modelarstwie, akrobacji i — pokoju. Nie tylko tym, którego symbol utworzyły nad lotniskiem samoloty Ligi Lotniczej, ale o pokoju — którego silnym gwarantem jest nasze młode, szybko rosnące lotnictwo, pokoju ludzi pracy, budujących socjalizm pod czujną strażą skrzydlatej armii lotników Ludowej Polski.

Robotnicza Warszawa przeżyła wielki, radosny dzień.

W. G. i J. Z.

Pokaz pracy samolotu sanitarnego na Okęciu wzbudził ogromne zainteresowanie. Samolot w przeciągu sześciu minut wylądował, zabrał chorego i wystartował z powrotem. *Foto: Red. Czas. Lotn.*





LOTNICY CZCZĄ I POLSKI KONGRES POKOJU

W dniu 1 września, w 11-tą rocznicę najazdu hitlerowskiego na Polskę, zbierze się w Warszawie Pierwszy Polski Kongres Pokoju. Będzie to bardzo ważne wydarzenie w rozwoju polskiego ruchu obrońców pokoju, świadczące o zdecydowanej woli narodu polskiego przeciwstawienia się wojennym knowaniom amerykańskich imperialistów. Kongres Pokoju podkreśli zwartość narodu polskiego, który wraz z innymi miłującymi wolność narodami, pod przewodnictwem Związku Radzieckiego, walczy o trwały pokój, budując u siebie lepszą, szczęśliwszą przyszłość — socjalizm.

Dla uczczenia Kongresu Pokoju polska klasa robotnicza podejmuje liczne zobowiązania, mające na celu zwiększenie wydajności pracy. „Nasz wkład do walki o pokój — to przedterminowe wykonanie Planu Sześcioletniego!" — brzmi bojowe zawołanie naszych robotników.

Członkowie Ligi Lotniczej, piloci, instruktorzy, działacze terenowi — nie pozostają w tyle. Wzmożonym tempem pracy szkoleniowej i społecznej dają dowody swego uświadomienia i głębokiej solidarności z wysiłkami polskiej klasy robotniczej. Nasz korespondent odwiedził jedną z żaglowych szkół szybowcowych Ligi Lotniczej. Oto, jak junacy ŁL i instruktorzy przygotowują się do zbliżającego się Pierwszego Polskiego Kongresu Pokoju:

Dzień chyli się ku wieczorowi. Komendant Szkoły Szybowcowej uzgadnia z kierownikiem wyszkolenia plan lotów na dzień następny. Rozlega się krótkie pukanie. Do pokoju wchodzą dwaj uczniowie — junacy. Są to: szef eskadry junak Powolny i przewodniczący ZMP junak Zborała. Junak Zborała wyjaśnia cel przybycia: „Obywatelu Komendancie, dziś na prasówce omawialiśmy zobowiązania produkcyjne świata pracy w związku ze zbliżającym się Pierwszym Polskim Kongresem Pokoju. Wiemy, że zobowiązania te deklarują nasi ojcowie — robotnicy i chłopi. My nie chcemy pozostać w tyle. Chcemy odpowiedzieć podżegaczom wojennym dodatkowym zobowiązaniem wzmożenia pracy, która wzmocni front pokoju. Nasze szkolne Koło ZMP postanowiło zwołać dzisiaj nadzwyczajne zebranie, na którym zastanowimy się nad konkretną treścią naszych zobowiązań".

•

Godzina osiemnasta. Kadra instruktorska i uczniowie zebrali się w udekorowanej świetlicy. Nad stołem prezydialnym pokrytym czerwienią widnieje hasło: „Naprzód do walki o trwały pokój!". Zebranie otwiera junak Zborała. Mówi o znaczeniu walki o pokój, o roli młodzieży w tej walce, o znaczeniu zbliżającego się Kongresu. Na twarzach obecnych — skupienie. Powziętymi zobowiązaniami, lepszą pracą chcą położyć swoją cegiełkę we wspaniały gmach pokoju.

Wpływają projekty zobowiązań zespołowych i zobowiązania indywidualne. W tej chwili mówi junak Łęczycki: „Koledzy, u stóp południowego zbocza przecina lądowisko stara wyboista droga. Może ona spowodować uszkodzenia szybowców, na których latamy..." — Głośne oklaski przerywają Łęczyckiemu. Wszyscy wiedzą o co chodzi. Trzeba zniwelować 200 metrów drogi, aby przestała być groźną dla lądującego szybowca.

Głos ma junak Ozimek. „Zdaję sobie sprawę — mówi — że to, iż dziś jestem młodym szybownikiem, zawdzięczam klasie robotniczej, która sześć lat temu zdobyła władzę w Polsce. Uważam, że jest moim obowiązkiem pójść do fabryki z prelekcją na temat: Lotnictwo w służbie pokoju. Chcę powiedzieć, że lotnictwo przestało być dla elity, że na polskich szybowcach i samolotach latają ich synowie!". Gromkie brawa. W ślad za zobowiązaniem kol. Ozimka zgłaszają chęć nawiązania kontaktu z zakładami pracy junacy: Łęczycki, Gnat, Zborała, Skulinowski i inni.

°

Na zobowiązania uczniów odpowiada kadra instruktorska Szkoły. Zobowiązuje się wzmóc swe wysiłki, by szkolić coraz lepiej, taniej i szybciej. Kiedy instruktor Jabłoński oświadcza, że zobowiązuje się wyszkolić do trzeciego stopnia cały stan osobowy junaków piątego turnusu, na sali wybucha powszechny entuzjazm.

Zebranie dobiega końca.

LOTNIKOM RUMUŃSKIM W VI ROCZNICĘ WYZWOLENIA ICH OJCZYZNY

Z okazji VI rocznicy wyzwolenia Rumunii przez Armię Radziecką, Zarząd Główny Ligi Lotniczej wysłał na adres rumuńskiej organizacji sportu lotniczego telegram następującej treści:

ORGANISATIA SPORT POPOLARE
BUCURESTI

Z okazji 6-tej rocznicy wyzwolenia narodowego i społecznego Waszego Ludu przez Armię Radziecką— Zarząd Główny Ligi Lotniczej przesyła Wam braterskie pozdrowienia.

Z dumą i radością obserwujemy Wasze osiągnięcia w pokojowej rozbudowie Lotnictwa, które uzyskaliście dzięki ustanowieniu Władzy Ludowej. Życzymy Wam dalszych sukcesów w rozwoju ludowego sportu lotniczego.

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI LOTNICZEJ

Junak Zborała odczytuje treść rezolucji:

„Włączając się do potężniejącej z dnia na dzień walki o pokój, dla uczczenia I Polskiego Kongresu Pokoju, w ślad za polską klasą robotniczą, my, junacy Żaglowej Szkoły Szybowcowej zgromadzeni w dniu 13. 8. 1950 r. na nadzwyczajnym zebraniu Koła ZMP, podejmujemy zespołowo następujące zobowiązania: uporządkować i oddać do użytku 5 izb mieszkalnych w internacie szkolnym, zniwelować na lądowisku pas nierówności o długości 200 m powodujący częste uszkodzenia sprzętu, nie dopuścić do szkodzeń szybowców podczas transportu, osiągnąć w końcowych egzaminach 73 proc. bardzo dobrych i 27 proc. ocen dobrych, nawiązać kontakt z zakładami pracy i wygłosić 6 prelekcji na temat Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Indywidualnie zobowiązujemy się wykonać: 12 emblematów ZMP na szybowcach typu Salamandra i jedną pomoc naukową dla Szkoły.

Wzywamy wszystkie szkoły szybowcowe w Polsce do podejmowania podobnych rezolucji!".

Rezolucja kadry instruktorskiej Szkoły brzmi:

„My, kadra instruktorska Żaglowej Szkoły Szybowcowej LL, doceniając wielkie znaczenie walki o pokój i pragnąc uczcić I Polski Kongres Pokoju, zobowiązujemy się: wykonać własnymi siłami wzorową salę konstrukcji i budowy szybowców wraz ze wszelkimi eksponatami do dnia 1 września 1950 r. oraz jeszcze bardziej wzmóc swój wysiłek nad szkoleniem do III stopnia i stale podnosić poziom wyszkolenia ideologicznego. Zdajemy sobie doskonale sprawę, że każdy uzyskany III stopień, każda nota bardzo dobra — to nasz wkład w dzieło utrwalenia pokoju, to nasza pomoc dla Korei walczącej przeciwko amerykańskim agresorom. Wzywamy jednocześnie wszystkie szkoły lotnicze LL do wzmożenia swych wysiłków w szkoleniu lotniczym i podnoszeniu poziomu ideologicznego naszej ludowej młodzieży!".

Zobowiązania indywidualne zgłosili instruktorzy: Ireneusz Jabłoński i Leon Głazowski.

Janusz Klimowiecki



Z frontu walk wyzwoleńczych narodu koreańskiego

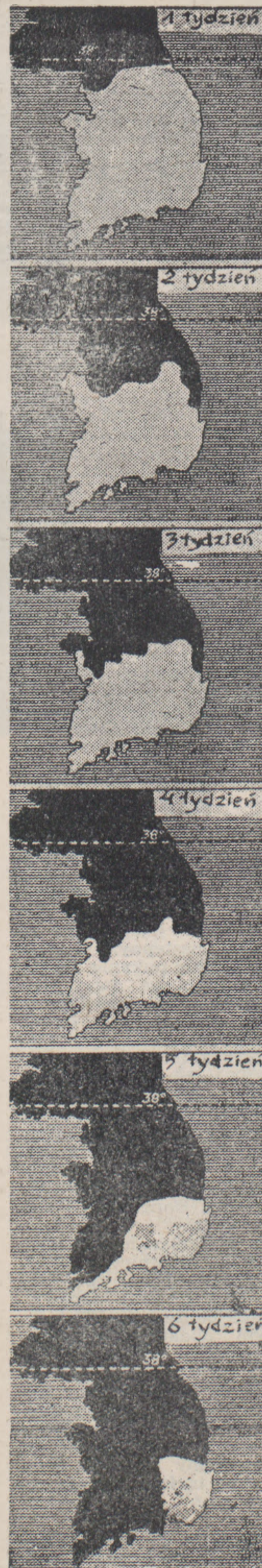
Wojna domowa, narzucona narodowi koreańskiemu przez zdradziecką klikę „rządu" południowo-koreańskiego, stała sie od pierwszego dnia wojną wyzwoleńcza narodu koreańskiego przeciwko najeźdźcom amerykańskim i ich lisynmanowskim sługusom, wojną o wolność, jedność i niepodległość ojczyzny. Masowe i niszczycielskie bombardowania miast i wsi koreańskich przez samoloty amerykańskie, powodujace wielkie straty w ludności cywilnej nie złamały ducha tej ludności ani nie sparaliżowały życia gospodarczego kraju.

Doniesienia z frontu walk w Korei donoszą o stałych postepach wyzwoleńczej armii Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, która w bohaterskich zmaganiach z wrogiem daje świadectwo głebokiego umiłowania wolności swej ojczyzny i wolą walki aż do zupełnego wypedzenia wroga z terytorium Korei.

Ściśle z armia lądową współdziała lotnictwo ludowej Korei, które mimo liczebnej przewagi wroga w powietrzu, zadaje mu ciężkie ciosy niszczac dziesiątki „latających fortec", bombardując skupienia wojsk i linie umocnień.

Komunikaty z frontu donoszą:

6 sierpnia. Północno koreańska artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła dwa samoloty amerykańskie nad rzeka Naktong. Na wszystkich odcinkach frontu wzmożono działalność północno-koreańskiego lotnictwa bliskiego wsparcia. Zbombardowano koncentracje wojsk amerykańskich w mieście Masan. **11 sierpnia.** Lotnictwo armii ludowej i artyleria przeciwlotnicza strąciły 14 amerykańskich samolotów bombowych i myśliwskich. **14 sierpnia.** Amerykanie ewakuowali lotnisko w pobliżu Pohang, będące jedna z ostatnich baz amerykańskich samolotów bliskiego wsparcia. Zestrzelono jeden bombowiec amerykański. **18 sierpnia.** W okolicach miasta Waegwan północno-koreańska artyleria przeciwlotnicza strąciła 2 bombowce amerykańskie „B-29". Lotnictwo amerykańskie kontynuuje barbarzyńskie bombardowania spokojnych miast i wsi. **21 sierpnia.** Podczas nalotu na Seul 12-tu bombowców amerykańskich, armia ludowa strąciła pięć samolotów wroga.



Z ŻYCIA I PRACY STALINOWSKICH SOKOŁÓW



Członkowie DOSAW — piloci szybowcowi i silnikowi nieustannie podnoszą swe kwalifikacje lotnicze nie przerywając swej pracy zawodowej. Na zdjęciu powyżej Anatol Morozow tokarz z zawodu z zapałem uprawia sport szybowcowy.

W SKRÓCIE

W n-tej jednostce lotniczej stalinowskiego okręgu wojskowego odbył się uroczysty jubileusz żołnierskiego zespołu pieśni i tańca. Bogaty program artystyczny poprzedziła część oficjalna, w której kierownik wydziału politycznego oficer Berdyczewski omówił historię zespołu i jego osiągnięcia. Część artystyczna rozpoczęto „Kantatą o Stalinie", po czym wykonano wiele utworów lotniczych.

Organizacja komsomolska jednej z jednostek lotniczych zorganizowała spotkanie kursantów z zasłużonymi weteranami lotnictwa. Na zebranie przybyli m. in. Bohater Związku Radzieckiego oficer Ulimow, oficerowie Ryżykow, Bieliakow, Karpow i inni. W swobodnej pogawędce z kursantami opowiadali oni o udziale lotnictwa stalinowskiego w Wielkiej Wojnie w Obronie Ojczyzny oraz o zadaniach, stojących przed nim w wielkim dziele obrony pokoju światowego.

W osiedlu Sonkowo odsłonięte zostało popiersie znanego lotnika, dwukrotnego Bohatera Związku Radzieckiego — Włodzimierza Andrianowa, wybitnego lotnika szturmowego.

12 sierpnia instruktor spadochronowy jednej z jednostek lotniczych — Jurij Iwanow wykonał swój 1 500-ny skok, w tym 385 z opóźnieniem. Iwanow uprawia sport spadochronowy od roku 1937. Za swe osiągnięcia został odznaczony tytułem zasłużonego mistrza spadochronowego.

Specjaliści lotniczy n-tego pododdziału stalingradzkiej szkoły lotniczej podpisując Apel Sztokholmski zobowiązali się do skrócenia czasu generalnego remontu silnika lotniczego.

NOWOSYBIRSK. Miejscowy aeroklub zorganizował w parku miejskim wystawę lotniczą, zaznajamiającą zwiedzających z historią lotnictwa rosyjskiego oraz z pracą i zadaniami DOSAW-u. Już w dniu otwarcia, wystawę zwiedziło wiele tysięcy osób. Szczególnym zainteresowaniem cieszyło się stoisko modelarskie i szybowcowe.

(w)

SKRZYDLATY AGRONOM

Nad Donem zakończono żniwa. Doskonały urodzaj osiągnięto dzięki ofiarnej pracy kołchoźników, dzięki przodującej radzieckiej nauce agronomicznej i dzięki nowoczesnej technice, którą zastosowano na polach.

„Skrzydlaci agronomowie"—członkowie DOSAW na swoich samolotach wykonali niejeden lot nad zasiewami i nad połaciami lasów, pomagając kołchozom i sowchozom, rozrzucając z samolotów nawozy sztuczne użyźniające młode oziminy i przyczyniając się w ten sposób do ich szybkiego dojrzewania. Lotnicy radzieccy wygrali walkę ze szkodnikami sadów i lasów.

W roku obecnym lotnictwo również brało masowy udział w opylaniu. Samoloty rozpylały na pola zasiane pszenicą, słonecznikiem i kukurydzą — specjalne preperaty chemiczne, niszcząc chwasty i szkodniki, a nie szkodząc roślinom uprawnym.

Jeden z najlepszych pilotów Aleksiej Szliachow opylał żyzne pola sowchozu celińskiego w rejonie winnickim. Spotkał tu swego starego znajomego z frontu — Jefima Dubrowina, który jest obecnie agronomem sowchozu.

Pięćdziesiąt, a czasem i więcej wylotów dziennie wykonywał Szliachow, pokrywając około 300 ha nawozami sztucznymi. Już po tygodniu widoczne były wyniki jego pracy — zmienił się kolor i wzrost roślin. Dzięki systematycznej pracy, Aleksiej Szliachow nawiózł ok. 5.000 ha ziemi rozsiewając blisko 100 ton sztucznego nawozu. Wydajność z hektara była o 90 kg większa niż w roku ubiegłym. Około 417 ton ziarna otrzymał dodatkowo sowchoz odznaczony orderem Lenina!

Na swoim zielonym samolocie Aleksiej Szliachow opylał brzegi Donu od Rostowa aż do Woroneża. Nie poprzestając na polach zbóż i sadach, przenosił się także do winnic, chroniąc setki hektarów winorośli przed szkodnikami.

W czasie wojny Szliachow latał na samolocie Po-2. Nocami, samolot naładowany bombami leciał na tyły wroga. Na odpowiedniej wysokości pilot wyłączał silnik i nadlatując nad kwatery i składy nieprzyjaciela — niszczył je celnymi seriami bomb. Szliachow za zasługi bojowe otrzymał wiele odznaczeń bojowych.

Wspólnie z Aleksiejem pracują jego przyjacielelotnicy: Grigorij Gawrilenko, który latał podczas wojny na groźnych szturmowcach, obecnie corocznie opryskuje zasiewy lucerny w sowchozach z samolotu „GIGANT". Często też przewozi w specjalnych zbiornikach narybek wrzucając go następnie do stepowych jezior i stawów kołchozowych.

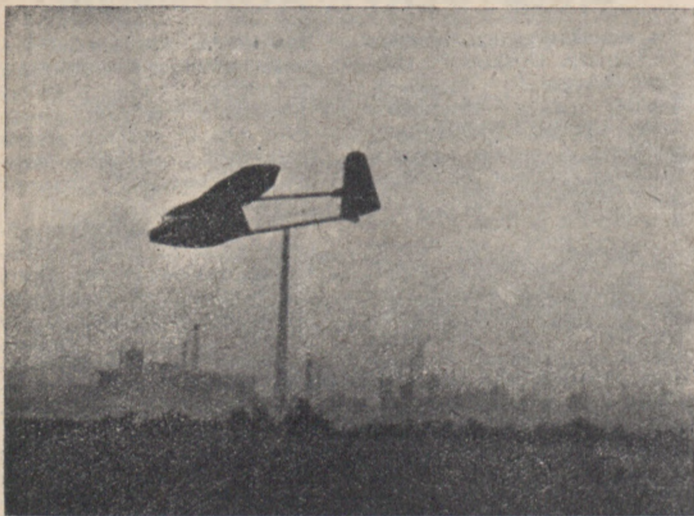
Danił Bieleniajec — to pilot dobrze znany w czasie wojny białoruskim partyzantom, którym zrzucał w lasach broń i żywność. Obecnie i on zajmuje się spryskiwaniem lasów, chroniąc je od szkodników.

OS.

Na zdjęciu pięciu radzieckich pilotów którzy słyną w całym kraju z precyzyjnie wykonywanych akrobacji zespołowych na myśliwcach odrzutowych. Od lewej: major Griszin, st. lejt. Bajguzin, st. lejt. Manturow, lejt. Unicki i major Babajew, dowódca eskadry.



ŚLĄSKI ALL PRACUJE I LATA



PILOCI LL POTĘPIAJĄ ZBRODNIE LOTNIKÓW AMERYKAŃSKICH

Piloci Ligi Lotniczej, uczestnicy obozu treningowego na Goolawiu powzięli podczas masówki zorganizowanej przed świętem Lotnictwa Rezolucję następującej treści:

Od 7-miu tygodni Naród Koreański walczy bohatersko o swą wolność, przeciw amerykańskim imperialistom i ich Lin Syn Manowskim najemnikom.

Interwenci amerykańscy występując pod skradzioną flagą ONZ bestialsko mordują patriotów koreańskich.

Amerykańscy korsarze powietrzni z bezprzykładnym okrucieństwem bombardują otwarte miasta i wioski, mordując spokojną ludność cywilną: kobiety, starców i dzieci.

My uczestnicy obozu treningowego LL jak najostrzej piętnujemy i potępiamy zbrodniczą działalność lotnictwa amerykańskiego, wzorując się na hitlerowskiej Luftwaffe.

Całkowicie solidaryzujemy się z walką narodu koreańskiego o wolność i niepodległość.

Z radością przyjmujemy każde zwycięstwo ludowej armii i lotnictwa koreańskiego, walczącego o wyzwolenie narodowe i społeczne swego ludu.

W odpowiedzi na zbrodnie amerykańskich piratów powietrznych w Korei, my uczestnicy Obozu Treningowego Ligi Lotniczej zobowiązujemy się:

1) Włożyć maksimum wysiłku w uzyskanie wysokich kwalifikacji lotniczych, na odbywającym się obozie treningowym i tym samym zapewnić wykonanie zadania postawionego przed nami w dniu Święta Lotnictwa.

2) Przekazać pilotom i mechanikom rodzinnych Aeroklubów zdobyte na obozie doświadczenie i kwalifikacje, podnieść poziom wyszkolenia lotniczego i stan dyscypliny.

3) W ramach pracy społecznej wygłosić 2 prelekcje, pomagając w ten sposób miejscowym Komitetom Pokoju w ich akcji prop. — przygotowawczej do I-go Krajowego Kongresu Pokoju."

Nasza wizyta na lotnisku Śląskiego ALL na krótko zakłóca harmonijną pracę na starcie. Kolejność lotów ustalona, zadania dla poszczególnych pilotów wyznaczone, instruktor spokojnym głosem wydaje polecenia, które są sprawnie i ochoczo wykonywane. Zagajamy rozmowę na temat szybowcowych osiągów klubu. Twarze rozpromieniają się, słowa padają szybko — przyjemnie jest mówić o sukcesach swej pracy. A Śląski Aeroklub ma się czym pochwalić.

Zobowiązanie podjęte przez instruktora Zająca na odprawie instruktorów Ligi Lotniczej, potwierdzone następnie kontrplanem Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Śląskiego, wykonane jest w chwili obecnej już w 150%.

Przy koleżeńskiej współpracy Aeroklubu Bielsko - Białskiego „Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Śląskiego przeszkoliła do czerwca br. 80% pilotów do III-go stopnia, a 200% w lotach wieczonych w stosunku do cyfr planu całorocznego. W tym czasie trzech młodych pilotów uzyskało pełne warunki do srebrnej odznaki szybowcowej. Czerwiec stał pod znakiem rekordów. Na ogólną liczbę 20 nowoustalonych w tym roku krajowych rekordów szybowcowych, 8 z nich jest własnością Aeroklubu Śląskiego. Piloci szybowcowi tego klubu przodują w wykonaniu przelotów zespołowych. Do czerwca br. mieli ich na swoim koncie 9, z czego 7 docelowych, a 2 docelowe powrotne.

Tajemnicy w osiągnięciach sekcji nie ma. Prawie wszyscy członkowie sekcji są ZMP-owcami. Na trening uczęszczają regularnie i punktualnie, w zdobywaniu wiedzy teoretycznej i praktycznej wykazują dużo nieodzownego u pilota zapału, nie stronią od pracy społecznej na terenie klubu i wszelkie trudności przezwyciężają kolektywnie, w koleżeńskiej, harmonijnej współpracy. Starsi piloci dzielą się swymi doświadczeniami z młodszymi, a młodsi z całym zrozumieniem wykorzystują ich wskazówki, podwyższając systematycznie swoje kwalifikacje.

W rozmowie z instruktorem Zającem wyławiamy sylwetki najbardziej aktywnych i wybijających się na czoło sekcji — pilotów ZMP-owców.

Kolega Makula Edward, syn robotnika huty „Baildon", jest codziennym uczestnikiem treningów. Wykonał do czerwca br. 1 500 km przelotów szybowcowych, ustalając równocześnie 2 rekordy krajowe w przelocie docelowym powrotnym. Jego aktywność lotnicza i zetempowska nie przeszkadza mu w równoczesnym kończeniu z dobrymi wynikami liceum mechanicznego.

Kolega Rawicz Zbigniew ma 18 lat. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 48 roku, a dzisiaj legitymuje się srebrną odznaką szybowcową — uzyskaną w tym roku. Jest równie aktywnym zetempowcem, jak pilotem. Popołudniowe kursy maturalne z powodzeniem godzi z czynną pracą w klubie.

Młoda pilotka Ziemkowska Benigna pracuje w PKP. Na terenie swego miejsca zatrudnienia aktywnie pracuje w ZMP, a ponadto prowadzi hufiec SP. Każdą wolną chwilę spędza na lotnisku i w efekcie stoi w tej chwili o krok od srebrnej odznaki szybowcowej.

Kolega Paszyc Olgierd dojeżdża na treningi z Sosnowca. Szkolenie rozpoczął zaledwie w ubiegłym roku, a w tej chwili ma pełną srebrną odznakę szybowcową, do której uzyskał przewyższenie 2 400 metrów, czas 5 godz. 30 min. w locie termicznym i przelot docelowy do Ligotki Dolnej — 75 km.

Pomimo pracy w kole ZMP kolega Paszyc jest stałym gościem lotniska i uczestnikiem każdego treningu.

Koleżanka Trzmielówna Maksymiliana jest córką górnika reemigranta z Francji. O lataniu marzyła od najmłodszych lat, jednak we Francji było ono dla niej niedostępne. Do Polski wróciła w roku 1947, a w roku 1948 rozpoczęła latanie szybowcowe. W chwili obecnej przechodzi wyszkolenie na samolotach silnikowych.

Na niebie pojawiają się pierwsze kłębki cumulusów. Z życzeniem dalszych pomyślnych wiatrów opuszczamy lotnisko, nie zabierając pracowitej sekcji więcej czasu.

T. R.



Pil. Benigna Ziemkowska ze Śląskiego ALL



Pil. Paszyc Olgierd ze Śląskiego ALL



Prasówka na starcie

Foto: WAF (2)

AEROKLUBY

32 (kon)

Ze zdziwieniem zapewne nasi Czytelnicy spostrzegli w niniejszym numerze ponownie tabelę krajowych rekordów szybowcowych. Oglądaliście ją przecież w poprzednim numerze — no, tak, ale przyjrzyjcie się uważnie tej, którą widzicie teraz. Akurat w przeddzień Święta Lotnictwa ARP zatwierdził 9 nowych krajowych rekordów szybowcowych, tak, że w tabeli zaszły poważne zmiany. W klasie I (szybowce jednomiejscowe) pil. Makula ze Śląskiego ALL pobił przedwojenny rekord pil. Góry odległości w przelocie docelowym powrotnym, pil. Adamek z Pomorskiego ALL pobił również drugi przedwojenny należący do Góry rekord odległości w przelocie docelowym, a pil. Tadeusz Góra z Żaru pobił rekord wysokości Jasińskiego z 1947 r. wynikiem 5 038 m. W rubryce kobiecych rekordów znalazło się nowe nazwisko młodej pilotki Lucyny Wlazło, która w konkurencji odległości w przelocie docelowym powrotnym pobiła rekord Kempówny z 1948 r.

W kategorii II (szybowce dwumiejscowe) pil. pil. Zając i Oleś ze Śląskiego ALL zapełnili puste dotychczas miejsce w konkurencji odległości w przelocie docelowym powrotnym, a pil. pil. Wiliński i Nikiel pobili tegoroczny rekord swych kolegów klubowych w odległości w przelocie docelowym.

Piloci Bielsko - Bialskiego ALL — Brzuska i Kosioł pobili rekord wysokości, należący dotychczas do Zientka, a ustanowiony w 1948 r.

Oprócz wspomnianych już rekordów, ARP zatwierdził również 2 nowe wyczyny homologowane:

W kategorii I — szybkość w przelocie docelowym na dystansie 400 km, pil. Jerzy Adamek na szybowcu „Mucha" SP-945, Toruń Katarzynki — Zamość Mokre, **szybkość—70,8 km /godz.**

W kategorii II szybkość w przelocie docelowym na dystansie 200 km, pil. pil. Andrzej Brzuska i Ryszard Kosioł na szybowcu „Żuraw" SP-165, Żar — Krosno, szybkość — 48,53 km / godz.

ARP zatwierdził więc w tym roku ogółem 13 krajowych rekordów szybowcowych. Tabela poniższa uwidacznia 12 rekordów ustalonych w pierwszej połowie roku bieżącego, przy czym jeden z nich (odległość w przelocie docelowym w kategorii II) został drugi raz pobity.

Jak widać plan ustalania względnie bicia naszych rekordów szybowcowych piloci Ligi Lotniczej realizują z rozmachem, godnym pierwszego roku Lotniczej Sześciolatki.

Pisząc o sukcesach polskiego szybownictwa w pierwszym roku Lotniczej Sześciolatki nie można pominąć jednego z najciekawszych sukcesów — **Polak, jako pierwszy na świecie zdobył najwyższą odznakę pilota szybowcowego — złote „D" z trzema diamentami.**

Jak zapewne przypominają sobie Czytelnicy, FAI na wniosek delegacji polskiej uchwaliła w ubiegłym roku najwyższą odznakę pilota szybowcowego.

Pilot posiadający złotą odznakę („D"), który wykona **przelot docelowy 300 km, przelot 500 km** lub osiągnie **wysokość 5 000 m**, otrzymuje za każdy z tych wyczynów **prawo noszenia jednego diamentu nad „mewką".**

Nasz pilot wyczynowy **Tadeusz Góra uzyskał wszystkie wspomniane warunki.** Jest on więc pierwszym pilotem na świecie, **który zdobył złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami.** (kon)

TABELA KRAJOWYCH REKORDÓW SZYBOWCOWYCH

stan na dzień 20 sierpnia 1950 r.

konkurencja	klasa D kategoria I szybowce jednomiejscowe		klasa D kategoria II szybowce dwumiejscowe	
	rekord krajowy	kobiecy rek. krajowy	rekord krajowy	kobiecy rek. krajowy
długotrwałość lotu	Wielgus 1949 35 godz 14 min	1937 24 godz 14 min	Zientek Żurakowski 1948 23 godz 51 min	Kempówna Przymanowska 1948 14 godz 22 min
odległość przelotu otwartego	Góra 1938 577,9 km	1938 354 km	Pietrow Jakubiec 1949 309,4 km	Kempówna Wanatowa 1950 127 km
odległość przelotu docelowego powrotnego	Makula 1950 121 km	Wlazło 1950 70 km	Zając Oleś 1950 121 km	
odległość przelotu docelowego	Adamek 1950 413 km	1937 1[illegible]3 km	Wiliński Nikiel 1950 242 km	
wysokość lotu wolnego na miejsce startu	Góra 1950 5 038 m	Kempówna 1948 3 710 m	Brzuska Kosioł 1950 5 411 m	Kempówna Przymanowska 1948 2 065 m
wysokość absolutna	Góra 1950 5 737 m		Brzuska Kosioł 1950 5 968 m	
szybkość po trasie trójkątnej 100 km	Góra 1950 52,60 km/godz	Kempówna*) 1948 50 km/godz	Zientek Dąbkowski 1950 45,11 km/godz	

*) Równocześnie międzynarodowy rekord w tej klasie i kategorii.

NASI REKORDZIŚCI



Pil. Andrzej Brzuska z Bielsko - Bialskiego ALL



Pil. Jerzy Adamek z Pomorskiego ALL



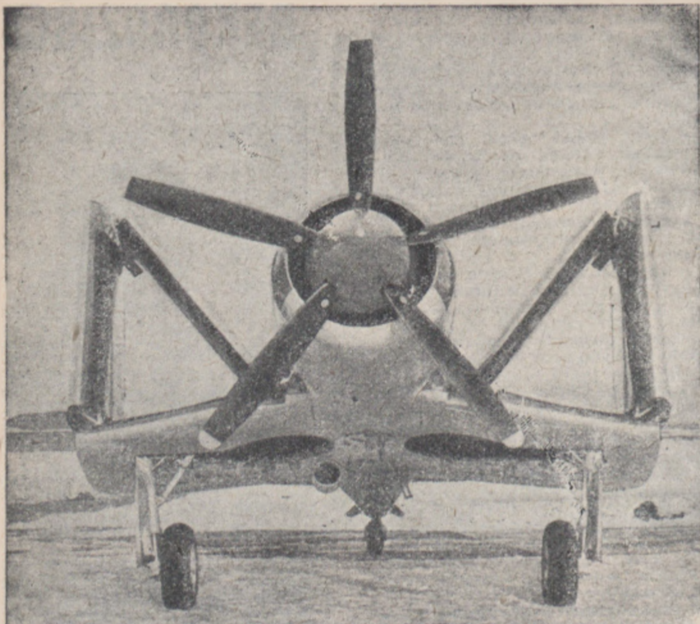
Pil. Lucyna Wlazło z Białostockiego ALL



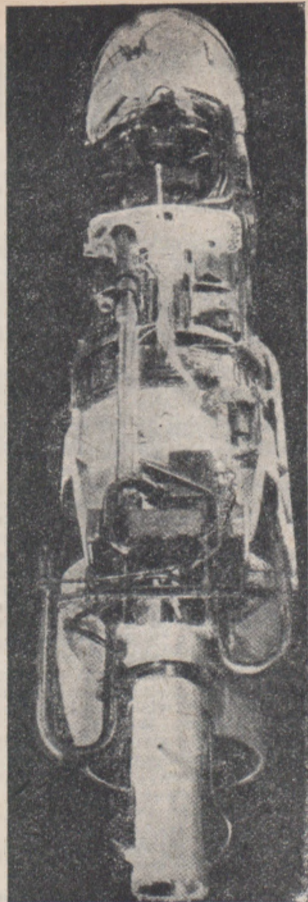
Pil. Tadeusz Góra z Bielsko Bialskiego ALL

Zdjęcia: Red. Czas. Lotn (2) WAF (2)

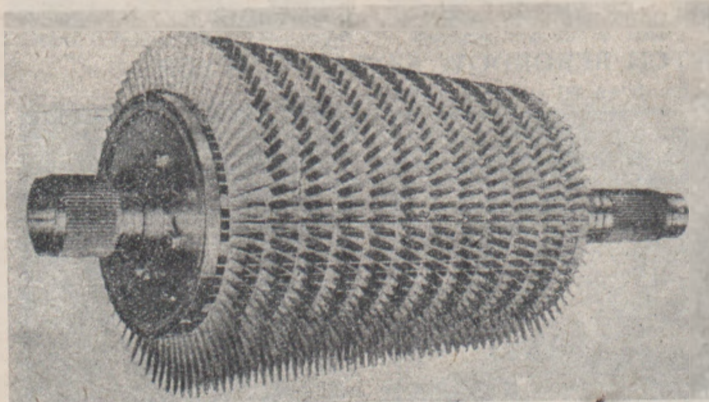
WARTO O TYM WIEDZIEĆ



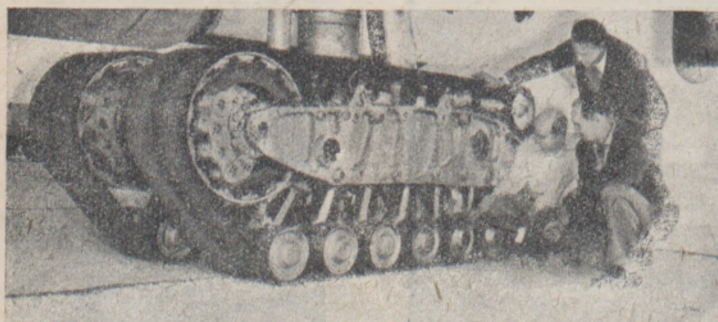
A to co? — zapytacie zdziwieni. — Dlaczego ten samolot ma połamane skrzydła? Mylicie się, skrzydła nie są połamane, a złożone. Ten dowcipny sposób konstruktorzy stosują często zwłaszcza przy myśliwcach morskich, które cały swój „żywot" spędzają na lotniskowcach morskich, gdzie jest wprost nieprawdopodobnie ciasno. Złożone skrzydła zmniejszają przestrzeń zajętą przez samolot, w najmniejszym stopniu nie wpływając na jego wytrzymałość.



Popatrzcie uważnie na to zdjęcie! Jest to silnik rakietowy (a nie odrzutowy!), który pozwolił osiągnąć samolotowi szybkość ponaddźwiękową. A któż może wiedzieć, czy jego młodszy brat nie powiezie nas jutro np. na Marsa? Nauka idzie naprzód!



Oto sprężarka silnika odrzutowego. Ten przyrząd służy, jak sama nazwa wskazuje do sprężania powietrza, które zostaje wtłoczone następnie do komory spalania. Składa się ona z 12-tu tarcz osadzonych na wspólnym wale i obracających się 30.000 razy na minutę. W każdej tarczy są z kolei osadzone stalowe łopatki odpowiednio wygięte i zaklinowane. Powietrze, wpadające z ogromną szybkością wprost na pierwszą tarczę, następnie przechodzi na kolejne i na ostatnim stopniu sprężania (to się tak fachowo nazywa) posiada już kilkakrotnie większe ciśnienie. Bywają też tzw. sprężarki odśrodkowe. Ta na zdjęciu nosi nazwę osiowej.



Czy to czołg? Nie, samolot. Naprawdę samolot! Zdjęcie pokazuje podwozie typu „gąsienicowego" ciężkiego samolotu komunikacyjnego. Umożliwia ono lądowanie i start samolotu ze wszystkich niemal nawierzchni (oczywiście z wyjątkiem terenów górzystych i błotnistych) oraz łagodzi znacznie wstrząs przy lądowaniu dzięki skomplikowanemu systemowi amortyzatorów.

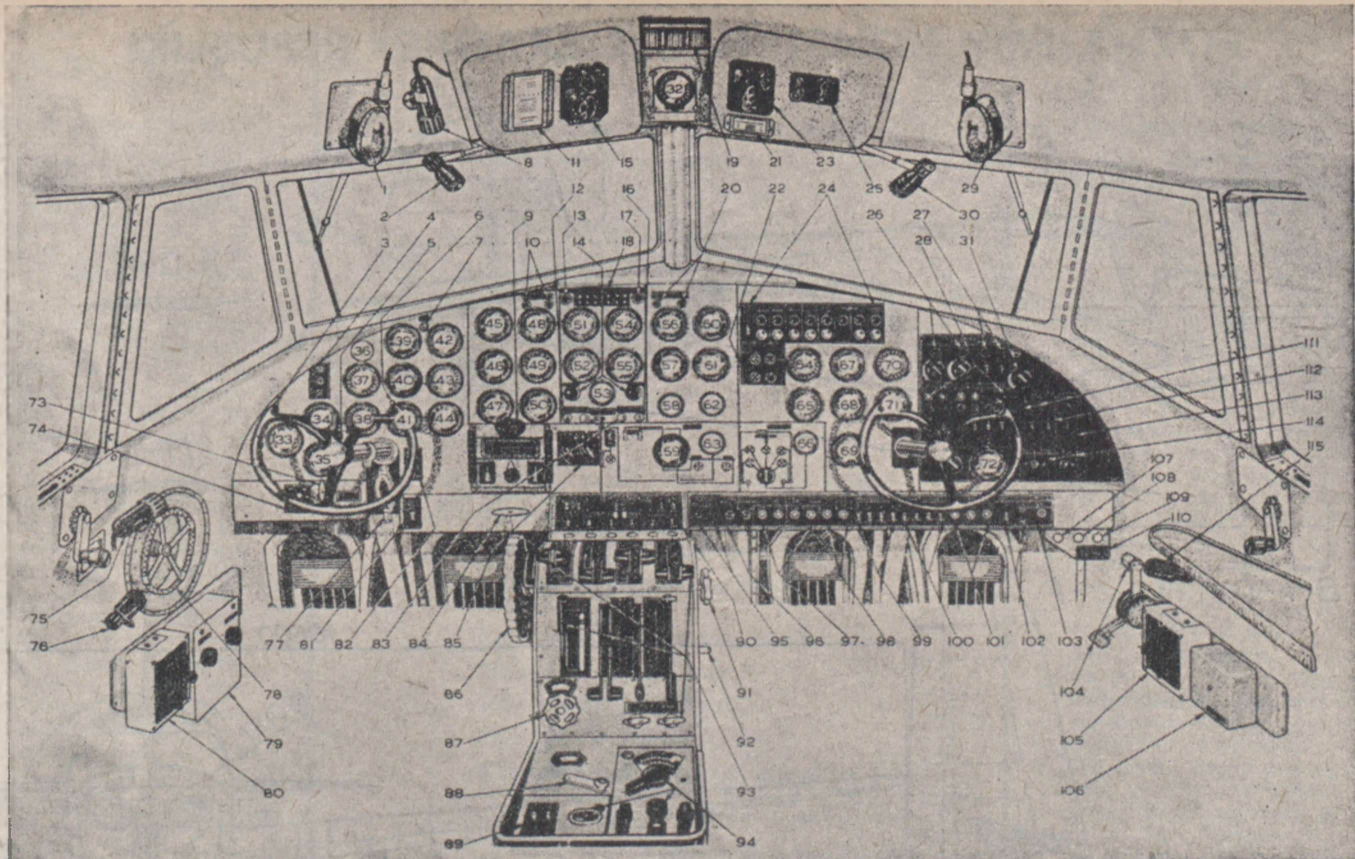
SKRZYNKA TECHNICZNA

Nasza „Skrzynka" zdobywa sobie coraz większą popularność, czego dowodzą masowo napływające do redakcji listy od naszych Czytelników. Jesteśmy bardzo zadowoleni, że „Skrzynka" Was tak interesuje i powtarzamy nasze wezwanie, jeżeli jakieś zagadnienie techniczne wydaje się Wam niejasne — piszcie do nas, a udzielimy Wam żądanej informacji. A teraz odpowiadamy.

Kol. **Danuta Mojseowicz z Gdyni** przysłała bardzo miły list, w którym pyta, dlaczego buduje się jeszcze dwupłatowce, skoro posiadają one małą szybkość, niski pułap i wiele innych wad. Chętnie odpowiadamy: konstruktorzy samolotów przed kilkudziesięciu laty byli przekonani, że im więcej samolot posiada płaszczyzn nośnych, tym większa będzie jego siła nośna, a więc będzie on potrzebował do napędu mniejszej mocy. Z czasem okazało się, że ten pogląd jest niezupełnie słuszny. Przecież im więcej płaszczyzn, tym większy opór, a więc mniejsza szybkość! A dodajcie jeszcze do tego zastrzały, ścięgna, druty... Strach pomyśleć! Dwupłatowce mają jednak i swoje zalety, choć niewielkie, ale w niektórych wypadkach pożądane. Należy do nich możność stosowania lekkich i niewysokich dźwigarów, dobra sterowność, mała szybkość lądowania itp. W zakresie dużych szybkości dwupłatowce są zupełnie nieprzydatne, jednak doskonale nadają się na samoloty szkolne. Ogromne usługi oddały np. podczas wojny radzieckie dwupłaty Po-2.

Nad drugim pytaniem kol. Danuty trzeba się poważnie zastanowić, takie jest bowiem trudne i niezwykłe. Otóż nasza Czytelniczka pyta, czy nie byłoby możliwe skonstruowanie samolotu, posiadającego zapasową parę skrzydeł, które w wypadku oderwania się skrzydeł normalnych — wysuwałyby się jak z procy, chroniąc samolot przed rozbiciem. Bardzo nas cieszy, że kol. Danuta tak interesuje się techniką, ale co do pomysłu — mamy zastrzeżenia. Nie obawiajcie się, konstruktorzy dziesięć razy pomyślą i policzą, zanim zbudują samolot i dopuszczą go do lotów! Wypadki odpadnięcia skrzydeł w powietrzu zdarzają się niezmiernie rzadko i są spowodowane nadzwyczajnymi przyczynami.

inż. Tłoczek



POZNAJEMY KABINĘ PILOTÓW SAMOLOTU KOMUNIKACYJNEGO

(Wycieczka czwarta)

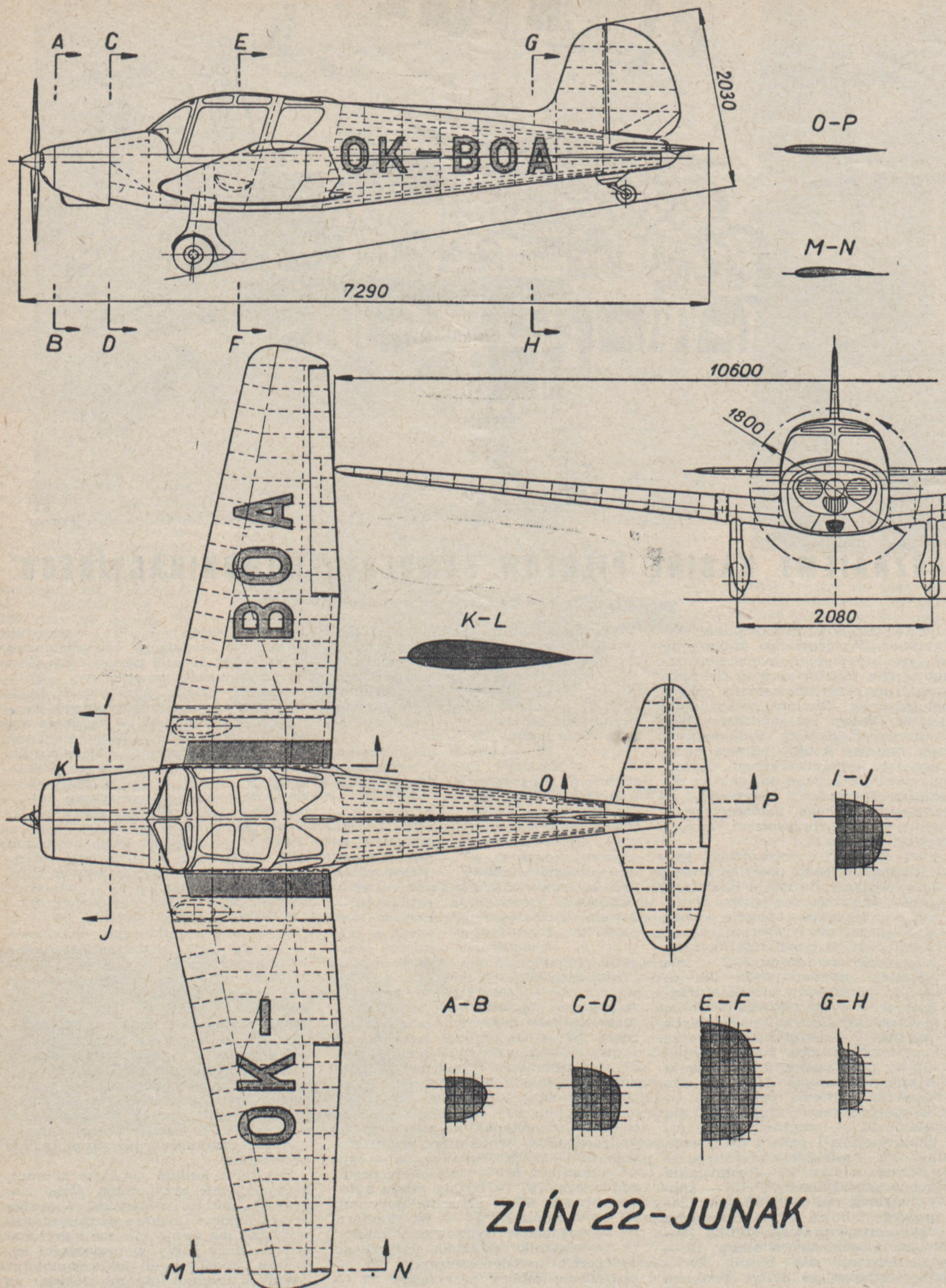
Ci z Czytelników, którzy pilnie czytywali „Wycieczki po kabinie pilota", znają już jej najważniejsze tajemnice. Nie jest im obca ta skomplikowana i na pozór niedostępna „plątanina" zegarów, dźwigni, wskaźników i świateł. Dlatego też zapoznamy Was dziś, drodzy Czytelnicy, z dokładnym opisem wnętrza kabiny pilotów dużego samolotu komunikacyjnego, abyście mogli w niej odszukać poznane w poprzednich wycieczkach przyrządy i urządzenia pokładowe. Jesteśmy przekonani, że nie przysporzy Wam to większych trudności.

O urządzeniach i przyrządach, których jeszcze nie znacie opowiemy Wam w następnej, piątej z rzędu i ostatniej wycieczce. Jeżeli zaś coś jeszcze wydaje Wam się niejasne — piszcie do nas, a udzielimy chętnie wyczerpującej odpowiedzi. A teraz popatrzcie na kabinę. 1 — wycieraczka do szyb, 2 — źródło promieni nadfiołkowych dla oświetlania przyrządów o samoświecącej skali, 3 — wyłączniki dla oświetlania, 4 — kontakty świateł pozycyjnych, 6 — kontakt, 7 — światło ostrzegawcze pilota automatycznego, 8 — oświetlenie tablicy przyrządów, 9 — kontrola pilota automatycznego, 10 — światła ostrzegawcze ciśnienia paliwa, 11 — tabelka częstotliwości i długości fal dla radiostacji, 12 — urządzenie odcinające dopływ oleju i paliwa do lewego silnika, 13 — ostrzegacz przeciwpożarowy lewego silnika, 14 — ustawianie śmigieł w „chorągiewkę", 15 — kontakty instalacji radiowej, 16—jak 12— do prawego silnika, 17 — ostrzegacz przeciwpożarowy prawego silnika, 18— sygnalizacja uszkodzeń silników, 19 — tabelka dewiacji dla busoli, 20 — światła ostrzegające przed spadkiem ciśnienia oleju, 21 — tabelka częstotliwości dla telefonu pokładowego, 22— wskaźnik położenia podwozia i klap, 23 — kontakty instalacji telefonicznej, 24 — centralny rozrząd instalacji gaśniczej, 26 — odladzanie łopatek śmigieł, 27 — włącznik ogrzewania rurek aerodynamicznych, 28 — regulator ogrzewania kabiny, 31 — regulator wycieraczki, 32 — busola magnetyczna, 33 — chronometr (zegar wskazujący czas), 34 — wysokościomierz, 35 — kontakty świateł pozycyjnych, 36 — światła ostrzegawcze zbiorników paliwa, 37 — szybkościomierz, 38 — barometr, 40 — busola żyroskopowa, 41 — sztuczny horyzont, 42 — radiokompas, 43 — wariometr, 44 — skrętomierz, 45, 46 — wskaźniki ilości paliwa, 47 — termometr uchodzących spalin, 48 — manometr ciśnienia paliwa, 49 — flowmetr, 50 — termometr powietrza w gaźniku, 51 — manometr ciśnienia ładowania lewego silnika, 52 — obrotomierz mechaniczny lewy, 53 — synchronizator (przyrząd wskazujący współpracę obu silników), 54 — manometr ciśnienia ładowania prawego silnika, 55 — obrotomierz mechaniczny prawy, 56 — manometr ciśnienia oleju, 57 — temperatura cylindrów, 58—manometr instalacji hydraulicznej, 59 — amperomierz prądu stałego, 60 — termometr oleju, 61 — wskaźnik ilości oleju, 62 — manometr ciśnienia w hamulcach, 63 — woltomierz prądu stałego, 64 — szybkościomierz, 65 — wysokościomierz, 66 — woltomierz prądu zmiennego, 67 — busola pilota automatycznego, 68 — sztuczny horyzont, 70 — wariometr, 71 — skrętomierz, 72 — termometr ogrzewania kabiny, 74 — włącznik ciśnienia statycznego do rurek aerodynamicznych, 75 — oświetlenie tablicy przyrządów 77 — blokowanie sterów, 78 — sterowanie kółkiem „nosowym", 79 — skrzynka rozdzielcza instalacji oświetleniowej, 81 kontakty świateł pozycyjnych, 82— włącznik busoli żyroskopowej, 83 — włączniki gaśnic silnikowych, 84 — włącznik pilota automatycznego, 85 — regulacja zapłonu, 86 — regulacja wyważenia podłużnego, 87 — regulacja wyważenia poprzecznego, 88 — regulacja wyważenia kierunkowego, 89 — kontakt świateł do lądowania, 90 — rozrząd sprężonego powietrza, 91 — regulator biegu silnika, 92 — blokowanie podwozia w położeniu krańcowym, 93 — dźwignie gazu, powietrza, klap i podwozia, 95 — światło ostrzegające przed zanieczyszczeniem filtru powietrza do gaźnika, 97 — włączniki rozruszników i klap startowych, 98 — regulator szybkości olejenia, 99 — uruchamianie dodatkowego chłodzenia, 100 — regulacja chłodzenia oleju, 101— ostrzegawcze przeciwpożarowe 103 — kontrola instalacji oświetleniowej, 104 — regulator wentylacji, 107 — regulacja ogrzewania kabiny pilota, 108 — odladzanie masztu antenowego, 109 — kontrola wentylacji, 110 — włącznik ciśnienia statycznego do rurek aerodynamicznych, 111, 112, 113 — kontakty oświetlenia, 114 — odladzanie szyb przednich, 115 — źródło promieni nadfiołkowych dla oświetlenia przyrządów o samoświecącej tarczy.

A więc poznaliście już sto piętnaście przyrządów!

Czy teraz kabina samolotu komunikacyjnego nie przypomina Wam naprawdę mózgu człowieka? Wszystko jest tu mądrze i celowo rozmieszczone, wszystko ma swoje miejsce i przeznaczenie. Może i Wy w przyszłości będziecie konstruowali takie samoloty? Szkoły i uczelnie lotnicze czekają na Was! (wig)

POZNAJEMY KONSTRUKCJE BRATNIEJ REPUBLIKI



ZLÍN 22-JUNAK

ZLIN—22 „JUNAK"

(Opis do planu z lewej)

Zapoznając naszych Czytelników z konstrukcjami samolotów czechosłowackich podajemy w niniejszym numerze plan samolotu Zlin-22 — „Junak".

Junak jest samolotem sportowym, dwu- względnie trzymiejscowym, posiada silnik czterocylindrowy Praga D o mocy 75 KM. Rozpiętość — 10,6 m, długość — 7,29 m, wysokość — 2,03 m, powierzchnia nośna — 14,65 m², ciężar własny — 360 kg, ciężar w locie — 575—660 kg, szybkość maksymalna 180 km/godz., szybkość podróżna 160 km/godz., szybkość lądowania — 55 — 65 km/godz., pułap 4 500 m, zasięg 650 — 1 200 km. Długość startu z klapami— 120 — 150 m. Długość dobiegu z klapami 100 — 130 m.

Ze względu na charakterystyczną sylwetkę model tego samolotu z pewnością zaciekawi modelarzy. Oryginalny kolor maszyny — jasno kremowy.

P. E.

NA SZYBOWISKU

Pierwszy blask słońca
ozłaca ich głowy.
Wiatr młody jak oni
owiewa ciała.
Razem do liny.
Dłoń przy dłoni.
Ptak biały na starcie
i pilot — gotowi!

Poszedł!
Braterskie prądy dźwigają do góry
Ptaka o ludzkim sercu.
Wzbija się, wznosi hen pod chmury
Leci radośnie wprost ku słońcu.

Dni płyną słoneczne i młode:
Nauka, treningi, loty.
Kto kocha lotnictwo,
Uczy się i umie,
Zamieni szybowce na samoloty.

Jaśko Ryszard

Niechorze, pow. Gryfice
Ośrodek FWP

Korespondenci SIM-u donoszą...

Szanowna Redakcjo!

Koło LL Nr 16 przy PLM w Olkuszu zostało założone 15 września ub. roku. 15-go grudnia powstała również modelarnia LL. Z początku napotykaliśmy w pracy modelarskiej na trudności materialne, lecz wkrótce zaopiekował się nami kierownik warsztatów tutejszej szkoły, inż. T. Kaczor, który przydzielił modelarni pewną kwotę pieniężną, za którą kupiliśmy materiały i narzędzia potrzebne do budowy modeli latających. Inżynier Kaczor opiekuje się naszą modelarnią bardzo troskliwie.

W dniu 18 marca br. urządziliśmy wystawę modeli latających, która wśród zwiedzających wzbudziła wielki podziw i zainteresowanie. Ogółem zwiedziło wystawę około 350 osób. Zaraz po wystawie, w dniu 19 marca, urządziliśmy również pokazy modeli latających, które odbyły się na Pomorskiej Górze. Pokazy nasze oglądało z zaciekawieniem około 700 osób. 15 kwietnia zorganizowaliśmy zabawę. Sala była pięknie udekorowana modelami i plakatami propagandowymi. W dniu 14 maja odbyły się drugie pokazy modeli latających, na które złożyły się loty gumówek, modeli wyczynowych i szkolnych.

Członkowie naszego Koła LL, wyjeżdżając w teren, założyli nowe Koła w Kluczach, Bolesławcu, Krzykowie i Witeradowie.

W dniu 4 czerwca, w IV Tygodniu LL, urządziliśmy pokazy modeli latających.

W ciągu 7-miu miesięcy br. wykonaliśmy 41 modeli latających oraz model balonu „Rawicz" i 2 latawce. To jest plon naszej pracy.

Członkowie Koła LL mają duży żal do Krakowskiego Okręgu LL. Koło nasze istnieje już przeszło 10 miesięcy, a jeszcze nikt z nas nie ma legitymacji członkowskiej. Bardzo proszę, aby Okręg Krakowski więcej dbał o małe lotnictwo na terenie powiatu olkuskiego, bo przecież każdy modelarz — to przyszły budowniczy skrzydeł Ludowej Polski.

Przy okazji apeluję do wszystkich korespondentów LL, aby nadsyłali do redakcji wiadomości z pracy „małego lotnictwa" na swoim terenie.

Korespondent terenowy LL
Henryk Gutowski
Olkusz

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Drogi Redaktorze!

Nawiązując do tradycji pisania listów z wczasów, przesyłam te oto kartki zapisane ołówkiem, abyś mógł z ich treści wyciągnąć odpowiednie wnioski i przelać je na piękny druk mojego, Twojego i całej młodzieży lotniczej najpiękniejszego pisma, jakim jest bez wątpienia SiM.

Przejeżdżając wzdłuż i wszerz wybrzeże oraz tereny przyległe, zaobserwowałem ciekawe zjawisko: a mianowicie małe lotnictwo nie przejawia tu żadnej działalności. Ludzie, a szczególnie Okręgi Ligi Lotniczej wpatrzeni są w przecudną aurę, nie dostrzegając widać nic poza tym. A szkoda, Redaktorze, szkoda! Bo na przykład Zarząd Okręgu Szczecińskiego winien mimo częstych mgieł nadmorskich dostrzec bez użycia lornet polowych, że w Złotowie, (o którym już kiedyś pisałem) istnieją dwie modelarnie!

Wyobraź teraz sobie Redaktorze, że obie modelarnie prowadzone są przez kobiety-instruktorów.

Już wiem, już wiem; pewnie cieszysz się, że dalej przeczytasz o wspaniałych wynikach współzawodnictwa między tymi modelarniami, o kobietach-instruktorach, które wzorem Gościumińskiej starają się o najwyższą normę wykonywanej pracy. Niestety, muszę Cię rozczarować. W Złotowie cisza. W Złotowie straszy. W Złotowie próby z modelami należą do rzadkości. Złotów, jakby to powiedzieć — leży na obie łopatki.

Co się dzieje w modelarni Nr 1 (numeracja moja)? Otóż ta była czynna od 15.2.1949 r. do końca czerwca 1949 r. a obecnie istnieje tylko na papierze

Powody? Proszę bardzo: 1) Brak należytej organizacji i odpowiedniego ustosunkowania się miejscowego Koła Ligi Lotniczej; 2) Brak nawet średnio-wykwalifikowanej siły instruktorskiej (kierowniczka budowała modele chyba jeszcze w 1900 roku); 3) Brak opieki nad modelarnią co powodowało, że nawet zbudowane modele były bezmyślnie niszczone i 4) Niedostateczne zaopatrzenie w plany i materiały modelarskie (sklejka przede wszystkim).

Bilansem powyższego jest fakt, groźny fakt, że w roku szkolnym 1949—1950 nie wykonano tutaj ani jednego modelu!!

Modelarnia Nr 2 natomiast pracuje całkiem pomyślnie. Modele są budowane i oblatywane! Instr. Sikorska i dyrekcja uczelni dba o modelarnię, tak że jedynie można tu doszukiwać się słabego zaopatrzenia materiałowego, gdyby ktoś chciał szukać przysłowiowej dziury w całym.

Jak więc widzisz Redaktorze: jedno miasto, dwie modelarnie, a różna praca.

Bo rozumiem; gdyby w ogóle w Złotowie modele nie chciały latać, no to już trudno, ale jeżeli jedna może, a druga nie, to... Już wiem, co powiesz... zmienić instruktora! Zaraz, a może by jeszcze lepiej zamiast dwóch modelarni zrobić w myśl akcji „O" jedną, ale większą?

Okręgowi Szczecińskiemu przesyłam przy okazji z góry serdeczne ucałowania na razie jeszcze niezasłużone za naprawdę solidną pomoc w zorganizowaniu pracy małego lotnictwa w Złotowie.

Do rychłego zobaczenia

Obserwator



POCZTA LOTNICZA

Kol. **Szczodrowski Zygmunt z Tczewa, ul. Zamkowa 9**, chce nabyć 1 — 2 numer Sim-u z 1948 roku. Zwrócił się więc w tej sprawie do Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej", otrzymał jednak odpowiedź, że ten właśnie numer jest wyczerpany. W związku z tym kol. Zygmunt prosi wszystkich Simkarzy, którzy posiadają podwójne egzemplarze tego numeru o naw ązanie z nim kontaktu i ewentualne odsprzedanie.

Kol. **Skapiński Ryszard z Łowicza** czyta stale nasze lotnicze czasopisma Sim i „Skrzydlatą Polskę", chce jednak zdobyć jeszcze więcej wiadomości z dziedz ny lotnictwa.

Kolego Ryszardzie, musicie przede wszystkim czytać książki lotnicze, jak np. „Szybownictwo" W. Humena — (cena 610 zł), „Modele latające", Miklaszewskiego — (cena 600 zł), „ABC szybownictwa", Woyny — (cena 135 zł).

Jeśli chodzi o s lniczek, to mus my zaznaczyć, że na razie silniczków modelarskich nie ma w sprzedaży. Rozprowadza je Centralna Składnica Materiałów Modelarskich za pośrednictwem OSMM dla modelarni LL.

Kol. **Krzysztof A. z Opaczewa** jest obecnie uczn em 11 klasy szkoły Pedagogicznej i pyta się zaniepokojony, czy z tego rodzaju szkoły będzie mógł starać się o przyjęcie do Liceum Mechaniczno - Lotniczego.

Kolego, w zasadzie do Liceum przyjmuje się tylko kandydatów po ukończen u 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub gimnazjum mechanicznego. Dzieje się tak dlatego, ponieważ od kandydatów wymagana jest dobra znajomość matematyki, na dużo wyższym poziomie, niż to jest wykładano u was, czy też w innych szkołach zawodowych tego rodzaju. Jeśli jednak uzupełnicie materiał i porozumiecie się osobiście z Dyrekcją Liceum Mechaniczno-Lotniczego, Warszawa, ul. Hoża 88, bardzo możliwe, że zostaniecie dopuszczeni do egzaminu.

Kol. **Zyś Adolf z Wolbromia** prosi o radę: chce zapisać się na kursy szybowcowe, ale nie jest jeszcze członkiem Ligi Lotniczej.

Kolego, musicie koniecznie i to możliwie jak najszybciej zapisać się do LL, bez tego bowiem nie uda Wam się niczego osiągnąć. Po przejściu wyszkolenia szybowcowego i ukończeniu 18 lat będziecie mogli starać się o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Przy okazji zaznaczamy, że wymagane wykształcenie waha się od 7 klas szkoły podstawowej na podoficerski kurs strzelców pokładowych i radiotelegrafistów do matury dla kandydatów do Szkoły Podchorążych Rezerwy.

Kolega Adolf ma jeszcze jedno pytanie — „Czy brak dwóch zębów może być przeszkodą w dostaniu się do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa"? Trudno nam na to odpowiedzieć, ale na wszelki wypadek radzimy wstawić sztuczne...

Kol. **Osiński Waldemar ze Szczecina** ukończył 7 klas szkoły podstawowej i chce się dalej kształcić na inżyniera - lotnika.

Kolego, musicie dalej uczyć się i po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej zapisać się do Liceum Mechaniczno - Lotniczego w Warszawie (Hoża 88) lub w Bielsku (Żymierskiego 14a). Po ukończeniu tego liceum należy starać się o przyjęcie na wydział lotniczy Szkoły Inżyn erskiej im. Wawelberga i Rotwanda w Warszawie lub Politechniki Wrocławskiej. Zaznaczamy, że do egzaminów na wyższą uczelnię można z równym powodzeniem być dopuszczonym po ukończeniu 11-latki, bez Liceum Mechaniczno - Lotn czego.

To samo odnosi się do Kol. **Włodzimierza Waszkowskiego z Grodziska Mazowieckiego**, który również chce zostać inżynierem - lotnikiem.

Jeśl chodzi o Wasze drugie pytanie Kol. Włodku, to jeśli w Waszym mieście naprawdę nie ma Koła LL, będziecie je musieli założyć sami. Zorganizujecie zebranie na terenie Waszej szkoły i wybierzcie tymczasowy zarząd. Zarząd ten musi się porozumieć z Zarządem Wojewódzkim LL w Warszawie — Marszałkowska 62/75 i zarejestrować Koło, które będzie mogło po otrzymaniu wskazówek rozpocząć normalną pracę.

Kol **Świertok Jerzy z Łazów** wysłał zamówienie na komplet SiM-u z roku 1947 i 1949 na adres Państwowego Przedsiębiorstwa Kolportażowego „Ruch". W między czasie dowiedział się, że zamówienie to powinno być skierowane do Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Kolego Jurku, jeżeli dokładnie wyszczególniliście na przekazie, jakie jest przeznaczenie wysłanej przez Was sumy, to najprawdopodobniej „Ruch" bezpośrednio zwróci Wam pieniądze; na wszelki wypadek radzimy Wam interweniować tam listownie.

Kol. **„Czesia z Lęborka"** ma 19 lat i jest entuzjastką lotnictwa, nie może jednak zostać lotn czką, bowiem rodzice stanowczo temu się sprzeciwiają.

Koleżanka Czesia ma do nas prośbę, chce abyśmy na łamach SiM-u podawali możliwie dużo artykułów o szkołach szybowcowych — przyrzekamy, że reportaży tego rodzaju będzie więcej.

Spełniając Waszą drugą prośbę, zamieszczamy pozdrowienia dla koleżanek.

„Najukochańszej koleżance Gitce oraz Danusi ze szkoły szybowcowej — przysyła uścisk dłoni — Czesia".

Kol. **Rogalski Celestyn z Osin Nowych** pracuje w fabryce Państwowego Przedsiębiorstwa Robót Komunikacyjnych w Mińsku Mazowieckim od godz. 6 do 14 i martwi się, że w związku z tym nie będzie mógł zapisać się i aktywnie pracować w Lidze Lotniczej.

Kolego, macie przed sobą codziennie popołudnie, dlatego też możecie, a nawet musicie zostać członkiem Ligi Lotniczej bo tylko tą drogą dobrze zapoznacie się z lotnictwem.

W sprawie adresu Zarządu Powiatowego LL w Mińsku Mazowieckim, musicie porozumieć się z Zarządem Wojewódzkim LL — Warszawa, ul. Marszałkowska 62/75.

Gdy zostaniecie już członkiem Ligi Lotniczej, będziecie mogli zapisać się do modelarni LL — co w dużym stopniu ułatwi Wam pracę nad budową modeli.

KORESPONDENCI SIM-u PISZĄ

Droga Redakcjo!

Chciałbym podzielić się z Tobą swą radością: dziś, to jest 1 sierpnia 1950 r. obchodzę pierwszą rocznicę mego „lotniczego startu". Minął właśnie rok od chwili, gdy pierwszy raz wziąłem do ręki numer SiM-u, który rozbudził we mnie wielkie zamiłowanie do lotnictwa. Numer ten przeczytałem od deski do deski", co do jednej kartki. Kupiłem go na dworcu we Wrocławiu jadąc na wakacje i po starannym przeczytaniu tak się zainteresowałem lotnictwem, że postanowiłem obrać sobie zawód lotnika. Od tej pory czytam SiM regularnie co tydzień, jak również i „Skrzydlatą".

Zaraz po przyjeździe z wakacji chciałem się zapisać do Ligi Lotniczej, lecz wówczas, w sierpniu ub. roku na terenie Kłodzka nie było ani Oddziału LL, ani Kół szkolnych czy fabrycznych. Mijał miesiąc za miesiącem, a Liga jak spała, tak spała. W lutym br. zwróciłem się wprost do Wrocławskiego Okręgu LL z prośbą o instrukcję, jak założyć Koło LL. Po uzyskaniu instrukcji z Okręgu i opierając się również na Twych informacjach — założyłem w Kłodzku pierwsze Koło LL, zostając jego prezesem. Podjęliśmy kilka zobowiązań, które zostały zrealizowane. Aby nie być samymi, założyliśmy jeszcze 2 nowe Koła. W czerwcu br. zorganizował się w Kłodzku Oddział Powiatowy LL i ja, jako aktywny członek LL, wszedłem do zarządu jako sekretarz. Z obowiązków swych zawsze staram się i będę nadal wywiązywać się jak najsumienniej, nie zwracając uwagi na docinki kolegów, którzy mówią: Pracujesz, jeździsz zakładać Koła LL, ale za co? za darmo? Nawet cię nie wyślą na kurs szybowcowy!

Wdzięczny jestem Wrocławskiemu Aeroklubowi LL za 15-minutowy lot samolotem w czasie Tygodnia Zdrowia, była to najmilsza chwila w mym życiu. Zasyłam Ci, droga Redakcji, moc szczerych życzeń.

Jan Niewiadomski
Kłodzko
ul. Bohaterów Ghetta 23a

Dziękujemy Wam Kolego, za sympatyczny list i za to, że regularnie utrzymujecie z nami korespondencję, informując w swych częstych listach Czytelników o lotniczym życiu na Waszym terenie. Nie zrażajcie się przypadkiem docinkami kolegów, którzy swoim postępowaniem wobec Was wykazują małe wyrobienie społeczne, oczekując z góry za wszystko wynagrodzenia (obojętnie w jakiej formie). Jesteśmy przekonani, że i ich w końcu skłonicie swoją postawą do zmiany postępowania

Na zdjęciu na okładce:

Podczas kiedy pierwsza grupa pilotów LL wypisała na niebie swymi samolotami słowo „Pokój" — budząc ogólny entuzjazm licznie zebranej na pokazach publiczności, druga grupa oczekuje na start, by zademonstrować za chwilę nad Okęciem poziom swego wyszkolenia lotniczego zdobytego w Lidze Lotniczej.

Foto: Red. Czas. Lotn.

A to pech...

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł, kwartalnie — 220 zł, półrocznie 420 zł, rocznie 800 zł
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo „Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a. Zam. Nr 1422. B-118698
Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.